97-84100-9

Honigmann, D.

Der kampf gegen die eisenbahnen

Breslau

1861

97-84100-9
MASTER NEGATIVE #

COLUMBIA UNIVERSITY LIBRARIES
PRESERVATION DIVISION

BIBLIOGRAPHIC MICROFORM TARGET

ORIGINAL MATERIAL AS FILMED - EXISTING BIBLIOGRAPHIC RECORD

308
Z
Box 319
Honigmann, D
Der kampf gegen die eisenbahnen, mit besonderer rücksicht auf die differential-tarife, von dr. jur. D. Honigmann. Breslau, Korn, 1861.
24 p. 22½ cm.

RESTRICTIONS ON USE: *Reproductions may not be made without permission from Columbia University Libraries.*

TECHNICAL MICROFORM DATA

FILM SIZE: 35mm **REDUCTION RATIO:** 9:1 **IMAGE PLACEMENT:** IA (IIA) IB IIB

DATE FILMED: 5-27-97 **INITIALS:** PB

TRACKING # : 24211

FILMED BY PRESERVATION RESOURCES, BETHLEHEM, PA.

308
Z
Box 319

Der Kampf

gegen die

Eisenbahnen

mit besonderer Rücksicht

auf die Differential-Tarife

von

Dr. jur. D. Honigmann.

Breslau,
Wilh. Gottl. Korn.
1861.

Der Kampf

gegen die

Eisenbahnen

mit besonderer Rücksicht

auf die Differential-Tarife

von

Dr. jur. D. Honigmann.

Breslau,
Wilh. Gottl. Korn.
1861.

Apr. 4. 1931

Es ist ein seltsames und wenig erfreuliches Schauspiel, wenn natürliche Genossen großer gemeinsamer Lebensinteressen in einen erhitzten Streit über abstracte Principien oder untergeordnete Sonderzwecke gerathen. Wenn man den Freund zum Gegner hat, glaubt man im wohlgemeinten Eifer der Zurechtweisung sich überbieten zu dürfen, gleichsam als würde man von dem dunklen Gefühl beherrscht, daß an den Banden natürlicher Zusammengehörigkeit um so stärker gerüttelt werden dürfe, je inniger und unauflösbarer sie sind. Den Eindruck eines solchen Schauspiels gewährt der seit längerer Zeit von den Vertretern des Handels und der großen Industrie gegen die Eisenbahnen erhobene Kampf. Die Eisenbahnen, selbst ein Erzeugniß hoher industrieller und commerzieller Intelligenz und seit ihrem Entstehen unleugbar der wichtigste Hebel für die großartigste Verkehrsentwickelung — sie müssen jetzt den Vorwurf ertragen, daß vorzugsweise auch ihnen die Schuld an dem Verfall beizumessen sei, den die erschütternden Krisen der letzten Jahre über Handel und Industrie herbeigeführt haben. Betrachtet man die Angriffe genauer, denen sich die Eisenbahnen von den verschiedensten Seiten ausgesetzt sehen, so wird man freilich nicht ohne Verwunderung entdecken, daß dieselben keinesweges in allen Stücken ein gemeinschaftliches Ziel verfolgen, daß vielmehr nicht selten aus denselben Kreisen ganz Entgegengesetztes und Unverträgliches verlangt wird. Neben der kaum beschwichtigten Agitation für die Bestimmungen der zweiten Lesung des Nürnberger Handelsgesetzentwurfs, durch welche den Eisenbahnen, mit gänzlicher Verkennung der Natur und Bedingungen ihres umfassenden Betriebs, dieselben strengen Haftverbindlichkeiten auferlegt werden sollten, welche allenfalls von Frachtfuhrleuten oder Stromschiffern eingegangen werden können, weil nur diese die volle Freiheit zur Uebernahme oder Ablehnung von Aufträgen besitzen

*

und nach dem Umfang ihres Geschäfts im Stande sind, mit eignem Auge ihre ganze Ladung zu mustern und sich vor ungerechtfertigter Vertretung zu schützen; — will man den Bahnen doch andererseits die natürliche Freiheit jedes Transportunternehmers streitig machen, den Preis für die einzugehenden Verpflichtungen selbst zu bestimmen und nach dem jeweiligen Verhältniß des Angebots und der Nachfrage höher oder geringer zu bemessen. Hier klagt man, daß die Eisenbahnen, uneingedenk des rein commerziellen Charakters ihres Geschäftsbetriebs, die Verwaltung und die freie Verkehrsbewegung in die steifen Formen eines bureaukratischen Schematismus einzwängen; kaum aber daß sie den Anlauf nehmen diese Fesseln abzuschütteln und durch liberale Transporteinrichtungen und billige Tarife dem großen internationalen Verkehr weitere Bahnen zu eröffnen, so ertönt auch schon der Schmerzensschrei angeblich verletzter Localinteressen, die sich von dem Eroberungslauf des in die Schranken getretenen Welthandels überflügelt fühlen. — Nur in dem Einen sind alle Stimmen einig, daß die Eisenbahnen, mögen sie nun dem Staate oder Privatgesellschaften angehören, endlich den Wahn aufgeben, sich als auf Gewinn abzielende Unternehmungen anzusehen; daß sie sich vielmehr zur idealen Höhe ihrer eigentlichen Bestimmung als „gemeinnütziger" Anstalten, als Institute zum „allgemeinen Besten" aufschwingen, deren einzige Aufgabe es ist, Handel und Industrie mit Aufopferung aller selbstischen Zwecke lebensfähig zu erhalten. So unglaublich es klingen mag, so ist diesem Gedanken erst in diesen Tagen in einer sonst höchst schätzbaren Schrift über „die Lage der Bergbau- und Hütten-Industrie in Oberschlesien" (Berlin 1861, Ernst Kühn) der unumwundenste Ausdruck gegeben, worin (Seite 48) wörtlich gesagt wird: „Angesichts des Nothstandes und der nachgewiesenen völligen Ertragslosigkeit des Bergbaus und der Hütten-Industrie wäre es fürwahr kein zu großes Ansinnen an die betreffenden Eisenbahnen, wenn dieselben einmal — wie jene Industrie dies nun seit Jahren zu thun gezwungen ist — eine gewisse Zeit lang ebenfalls auf Zinsen und Reinertrag Verzicht leisten und ihre Frachtsätze bis auf die Selbstkosten ermäßigen würden."

Der unbefangene Beobachter wird schon aus diesen innern Widersprüchen und bedenklichen Consequenzen auf das Vorhandensein eines Grundirrthums in den Prämissen schließen. Er wird sich aber mit dieser Folgerung nicht begnügen dürfen, sondern durch eingehende Prüfung der beiderseitigen Ansichten sein Urtheil zu bilden suchen.

Diese Absicht verfolgen wir durch die vorliegenden Blätter hinsichtlich einer der wichtigsten und eingreifendsten Streitfragen, die gegen die Eisenbahnen anhängig gemacht sind. Es ist dies die Frage über die sogenannten Differentialtarife, gegen deren Zulässigkeit die Handelskammer zu Breslau in einer an das Preußische Haus der Abgeordneten gerichteten Petition mit dem Antrage vorstellig geworden ist: „Das Haus wolle in Anbetracht, daß es aus gesetzlichen und wirthschaftlichen Gründen nicht gerechtfertigt werden kann, wenn die Bahnverwaltungen Differentialtarife erlassen, welche für gleiche Strecken und gleiche Güter größere Unterschiede enthalten, als der Kostenunterschied zwischen dem unterbrochenen und dem durchgehenden Verkehr beträgt, diese (die Abstellung der Differentialtarife bezweckende) Vorstellung der Königlichen Staatsregierung zur Berücksichtigung bei Ausübung ihres Aufsichtsrecht über das Eisenbahnwesen überweisen."

Wir wählen diese Petition zum Gegenstand einer öffentlichen Besprechung, zunächst weil die in derselben erörterte Frage der Differentialtarife einen passenden Ausgangspunkt für eine allgemeinere Beleuchtung des Verhältnisses der Eisenbahnen zu den Anforderungen des Handels und der Industrie bietet; sodann aber auch deshalb, weil der Antrag, in der gestellten Art, noch eine über die materielle Bedeutung des Gegenstandes weit hinausragende principielle Wichtigkeit in Anspruch nimmt, insofern durch denselben nämlich auch die Frage in den Kreis der Erörterung gezogen wird, wie weit das gesetzliche Aufsichtsrecht der Staatsregierung über die Privateisenbahnen eine Einmischung in die Selbstbestimmung der letztern hinsichtlich der Tarifirungsgrundsätze, mit Rücksicht auf das öffentliche Interesse, rechtfertigt.

Die nächste Veranlassung zu der Petition der Breslauer Handelskammer gab die im Laufe des vorigen Jahres ins Leben getretene Einrichtung von Vereinstarifen mit einheitlicher Classification und ermäßigten Frachtsätzen für den directen Güterverkehr zwischen Stettin und beziehungsweise Hamburg, und den Stationen Wien, Gänsendorf, Brünn und Ollmütz der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn auf der Route über Breslau und Oderberg.

Der Antrag der Handelskammer, der sich auf eine Resolution des Berliner Handelstags vom Februar v. J. stützt, ist aber in weiterer Ausdehnung gegen die Zulassung sogenannter Differentialtarife überhaupt, und im besondern gegen die diesfälligen Einrichtungen der Ober-

schlesischen Eisenbahn gerichtet, in deren Tarifsystem sowohl für die internen wie für die directen und durchgehenden Transporte allerdings eine gewisse Mannigfaltigkeit der Einheitssätze Platz findet.

Es dürfte daher am Orte sein, der Prüfung der gegen die Statthaftigkeit der Differentialtarife geltend gemachten Gründe eine sachliche Darlegung der betreffenden Einrichtungen auf der Oberschlesischen Eisenbahn von einem andern Standpunkt, als welchen die Handelkammer einnimmt, vorangehen zu lassen.

Der ersten und allgemeinsten Form des Differentialsystems, gegen welche auch Seitens der Breslauer Handelskammer keine Einwendung erhoben wird, brauchen wir hier nur der Vollständigkeit wegen zu erwähnen. Sie findet sich bei fast allen bekannten Bahnen, und besteht in einer Verschiedenheit des Meilenfrachtsatzes für dasselbe Gut, je nachdem es auf der Bahn eine größere oder kleinere Strecke zurückgelegt hat. — Diese Verschiedenheit beruht erstlich darauf, daß die sogenannten Expeditionskosten, d. h. die nothwendigen Aufwendungen für das Magaziniren und amtliche Behandeln der Güter, für Be- und Entladen, Ein- und Ausrangiren der Wagen ꝛc. an beiden Endpunkten des Transports für ein bestimmtes Transportquantum immer gleich groß sind, mag das Gut eine lange oder kurze Strecke zurückgelegt haben; und nächstdem auf dem bekannten Umstand, daß die Betriebsmittel bei Verwendung auf kurzen Strecken eine viel geringere Ausnutzung gestatten, als bei Verwendung auf großen Strecken. Wenn nun selbstverständlich die Fracht nicht blos eine Vergütung für den eigentlichen Transport, sondern auch für die eben angedeuteten wesentlichen Nebenleistungen und die Gebrauchsnutzung der Betriebsmittel bildet, so kann dieselbe unmöglich nur nach der geographischen Entfernung zu einem durchgehends gleichen Meilenfrachtsatz bemessen werden. Es wird deßhalb bei allen Eisenbahnen dem wohlbegründeten Unterschied in den Betriebskosten auf kurze Transportstrecken bis zu einer gewissen Entfernung durch sogenannte Minimalfrachtsätze oder fixirte Frachtzuschläge Rechnung getragen.

Eine hiervon verschiedene Bestimmung und Bedeutung haben die eigentlichen Differentialtarife, welche ohne wesentliche Berücksichtigung des von der größeren oder geringeren Entfernung bedingten Unterschiedes der Betriebskosten, aus niedrigeren Meilenfrachtsätzen gebildet sind, als den regelmäßigen Tarifen zu Grunde liegen.

Im Bereiche der Verwaltung der Oberschlesischen Eisenbahn giebt es drei Hauptarten solcher Tarife, und zwar

1. die Spezialtarife für Getreidetransporte,
2. die Spezialtarife für Producte der Oberschlesischen Bergwerks- und Hütten-Industrie (Kohlen, Coks, Kalk, Zink und façonirtes Eisen) und
3. die Vereinstarife für den Durchgangsverkehr von Stettin und Hamburg nach Oesterreich via Breslau.

Die Tarife zu 1. sind auf fast sämmtlichen Staats- und Privatbahnen des östlichen Eisenbahnnetzes eingeführt und bezwecken die Erleichterung der Getreidetransporte auf größere Entfernungen in allen Richtungen jener Bahnen je nach dem Ausfall der Ernten in den verschiedenen Gegenden. Die Erleichterung dieser Tarife besteht neben der billigeren Meilenfracht auf größere Entfernungen auch vorzugsweise darin, daß die verschiedenen von den Transporten zu berührenden Bahnen, als zu einem und demselben Verwaltungsbereiche gehörend angesehen werden, weshalb die höheren Meilensätze oder Zuschläge für jede einzelne, wenn auch nur auf kurzer Strecke berührte Bahn nicht in Ansatz kommen, sofern das Gut überhaupt nur eine größere Tour in dem gemeinschaftlichen Gebiet zurückgelegt hat.

Die Tarife zu 2. sind ausschließlich zu Gunsten des Absatzes von Produkten der Oberschlesischen Bergwerks- und Hütten-Industrie auf entfernten Gebieten eingeführt. Mit Hilfe derselben sollte es ermöglicht werden, in den von der Breslau-Posen-Glogauer und Stargard-Posener Bahn durchschnittenen Landstrichen dem Gebrauche Oberschlesischer Steinkohlen Eingang zu verschaffen, den Oberschlesischen Kalk bis in die Provinzen Preußen und Pommern zu verbreiten, den Export von Oberschlesischem Zink nach den Häfen von Stettin und Hamburg zu befördern und für das verarbeitete Eisen der Oberschlesischen Hüttenwerke die Märkte von Berlin und Sachsen zu eröffnen.

Die Tarife zu 3. endlich haben den Zweck, den Verkehr zwischen den Ost- und Nordseehäfen mit dem Innern von Oesterreich, der zum größten Theil auf Preußischem Gebiete belegenen Eisenbahnroute über Breslau und Oderberg zu erhalten.

Wie verschieden auch die Zwecke sind, die durch diese Arten von Differentialtarifen verfolgt werden, so wird man doch nicht umhin können, bei allen eine im hohen Grade gemeinnützige Tendenz anzuerkennen.

Die wirthschaftliche Wichtigkeit eines erleichterten Getreideverkehrs braucht wohl kaum besonders hervorgehoben zu werden. Ebensowenig wird es einer Rechtfertigung bedürfen, daß die Transporte von Pro-

ducten der Bergwerks- und Hüttenindustrie, namentlich von Steinkohlen, Kalk und Eisen, sobald es sich darum handelt, für deren Absatz ein erweitertes Gebiet außerhalb der Provinz Schlesien zu erobern, zu billigeren Frachtsätzen bewirkt werden, als im Binnenverkehr nothwendig sind.

Gerade bei diesen Tarifen ist die Wohlfahrt der Provinz Schlesien vorzugsweise interessirt, für welche die Entwickelung der industriellen Thätigkeit die erste Lebensbedingung bildet. Seit Jahren ertönt die Klage aus den Kreisen der Groß-Industrie, daß ihr das eigentliche Feld ihrer Wirksamkeit, auf welchem sie erst den ganzen Reichthum ihrer natürlichen Kräfte zu entfalten vermöchte, dadurch verschlossen bleibe, daß sie auf dem Hauptmarkte des Vaterlandes, in Berlin, gegen die Concurrenz der englischen Erzeugnisse nicht in die Schranken treten könne. Die Frachtsätze des Binnenverkehrs, welche wohl für die Versorgung der Provinz Schlesien angemessen sind, bis wohin die ausländische Concurrenz nicht zu dringen vermag, seien für den weiteren Verkehr nach entfernten Gebieten zu hoch. Die Ermäßigung der Frachten nach Berlin auf den Satz von 1 Pf. pro Centner-Meile ist seitdem das Losungswort der Bergwerks-Industrie geworden, welchem denn auch, hinsichtlich der Kohlen, in diesen Tagen von Seiten der Eisenbahnverwaltungen entsprochen worden ist. Haben sich die Letztern nun auch in Betreff anderer Producte, wie verarbeitetes Eisen, Zink u. s. w. zu so weit gehender Concession noch nicht herbeigelassen, so wird doch im Princip von beiden Theilen die Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit von Frachtermäßigungen für diese Producte im Verkehr nach entfernten Märkten im Interesse der vaterländischen Industrie gleichmäßig anerkannt.

Auch die Breslauer Handelskammer kann mit diesem Princip nur einverstanden sein; denn sie hat bei jeder Gelegenheit selbst, in Wahrnehmung der Interessen der schlesischen Industrie, die Forderungen derselben in dieser Richtung auf das Wärmste unterstützt.

Um so auffallender ist es nun, daß die zuletzt unter 3. erwähnte Art der Differentialtarife für den Durchgangsverkehr von Stettin und Hamburg nach Oesterreich, auf einen so lebhaften Widerspruch von Seiten der Handelskammer stoßen.

Auch diese Tarife verfolgen einen vaterländischen, und darum einen gemeinnützigen Zweck, nämlich den, einen sehr bedeutenden und wichtigen Waarenverkehr den preußischen Eisenbahnen im Concurrenzkampf gegen aulsändische Bahnlinien zu erhalten. — Um das Verhältniß der Eisenbahnen zu dieser Art von Tarifen aus dem richtigen Gesichtspunkt zu

würdigen, darf der Umstand nicht aus den Augen gesetzt werden, daß es sich hierbei nicht wie bei den ersterwähnten Spezialtarifen um eine freiwillige Concession gegen verwandte Interessenkreise handelt, sondern daß jene Vereinstarife einzig und allein von dem Gebote der Nothwendigkeit vorgeschrieben sind. Es ist bekannt, daß der Route Stettin-Wien via Breslau und Oderberg für den so wichtigen österreichischen Verkehr von und nach den preußischen Seehäfen die Concurrenzroute via Bodenbach über die sächsischen und österreichischen Bahnen feindlich gegenüber steht. Nicht minder unterliegt der bedeutende österreichische Import von Hamburg und Harburg der Concurrenz der Bodenbacher Linie mit der Route über Berlin und Breslau. Es ist ferner ein offenes Geheimniß, daß die bei jener Concurrenzroute betheiligten ausländischen Verwaltungen, zumal seit die österreichischen Staatsbahnen an französische Privatgesellschaften übergegangen sind, neben den publicirten, schon überaus billigen Tarifen, noch besondere Vergünstigungen, wie Rabatte und Provisionen, gewähren, die nicht einmal durch bekannte Normen fest bemessen sind, sondern sich nach jeweiliger Convenienz richten.

Gegenüber einem solchen, von bestellten Agenten energisch unterstützten System undurchdringlicher Tarife entsteht für die Verwaltungen der preußischen Route die kategorische Frage: soll der Verlust der Oesterreichischen Durchgangsgüter für die Preußischen Eisenbahnwege, ungeachtet des natürlichen Vortheils der mindern Länge der letzteren, ohne Gegenwehr gleichgültig hingenommen, oder sollen Anstrengungen gemacht werden zu retten und zu erhalten, was zu retten und zu erhalten ist?

Gewiß, es wäre nicht bloß vom Standpunkt der Eisenbahnen unverantwortlich, sondern auch im weitern vaterländischen Interesse zu beklagen, wenn die betheiligten preußischen Verwaltungen nur einen Augenblick über die Entscheidung in Zweifel sein sollten. Aber welches andere Mittel steht ihnen dann zu Gebote, wenn sie sich nicht vollständig aus dem Felde geschlagen sehen wollen, als durch Tarife, die in Bezug auf die Waarenclassification und die Einheitssätze sich denen der Concurrenzlinie möglichst accomodiren, wenigstens den Wettstreit zu versuchen? Das verdeckte Spiel der Gegner können und wollen sie nicht nachahmen; und selbst völlig legalen Einrichtungen, wie die Bestellung von Agenten für die diesseitige Linie, wird gerade aus dem Kreise des Handelsstandes mit aller Entschiedenheit, als einer Monopolisirung einzelner Häuser und Vernichtung der freien Concurrenz, entgegen getreten. In Erwägung dieser Sachlage wird wohl Niemand,

der den Eisenbahnen nicht gänzlich den Charakter von commerziellen Unternehmungen absprechen will, ihnen einen gerechten Vorwurf daraus machen, daß sie bei der Alternative: ein Geschäft entweder gänzlich sich aus den Händen gewunden zu sehen, oder sich mit einem sei es noch so mäßigen Gewinn zu begnügen, sich zu demjenigen Verfahren bequemen, welches an ihrer Stelle jeder besonnene Kaufmann einschlagen würde.

Dieß ist im Wesentlichen der Standpunkt der Eisenbahnen rücksichtlich der Differentialtarife. Welcher Art sind nun die Einwendungen, die vom Standpunkt der Handelskammer gegen dieselben geltend gemacht werden?

Die Petition wirft den Differentialtarifen vor,

1. daß sie ungesetzlich und ungerecht,
2. daß sie unwirthschaftlich sind.

1. Der Vorwurf der Ungesetzlichkeit wird durch den Hinweis auf §. 24 und 26 sub 2 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 motivirt. Der Zusammenhang des §. 24 cit. mit der vorliegenden Frage ist nicht erfindlich. Hier ist den Eisenbahn-Gesellschaften die Verpflichtung auferlegt: „die Bahn nebst den Transportmitteln fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmers entsprechende Weise erfolgen könne." Dagegen wird in §. 26 sub 2 den Eisenbahn-Verwaltungen allerdings zur Pflicht gemacht:

„für die angesetzten Preise alle zur Fortschaffung aufgegebenen Waaren, deren Transport polizeilich zulässig ist, ohne Unterschied der Interessenten zu befördern."

Nach allen Regeln juristischer Interpretation wird man in dieser Vorschrift nur die zwiefache Verpflichtung für die Eisenbahnen begründet finden:

a. Niemandem aus dem Publikum die Benutzung der Eisenbahn zum Gütertransport zu versagen,
b. von Niemandem höhere Frachtpreise als die angesetzten, d. h. die (nach §. 26 sub 1) gehörig publicirten Tarifsätze zu verlangen.

Diese Verpflichtungen entsprechen dem Character der Eisenbahnen als öffentlicher, gemeinnütziger und im Interesse des Publicums besonders privilegirter Transportanstalten. Das Publicum soll insoweit gegen Willkühr geschützt sein, daß den Eisenbahnen nicht, wie andern Transportunternehmern gestattet ist, nach Zeit und Gelegenheit die Uebernahme an sich erlaubter und ausführbarer Transporte insbesondere mit Rücksicht auf die Person des Aufgebers oder auf andere sich gleichzeitig darbietende vortheilhaftere Transporte abzulehnen oder dieselben etwa nur gegen Bewilligung höherer als der ein für allemal für derartige Sendungen festgesetzten Preise zu übernehmen.

Ein weiter gehendes Verbot kann nach dem natürlichen Wortsinn und der Absicht des Gesetzes aus demselben schwerlich herausinterpretirt werden; am wenigsten das Verbot, die Frachtpreise unter verschiedenen objectiven Bedingungen die allen Interessenten gegenüber gleiche Geltung haben, von vornherein in verschiedener Höhe auch für dieselben Transportstrecken festzustellen.

Die Petition abstrahirt dagegen aus der angeführten Gesetzesstelle das Axiom: „Für gleiche Leistungen soll überall der gleiche Preis erhoben werden". Nach dem Maßstab dieses theoretischen Axioms erscheinen wohl alle auf den preußischen Bahnen in anerkannter Wirksamkeit stehenden Tarife durchweg illegal. Denn es ist doch wohl eine gleiche Leistung, einen Centner Baumwolle oder einen Centner Schaafwolle, eine Wagenladung Farbhölzer oder eine Wagenladung Brenn- oder Nutzholz zu transportiren, und dennoch sind für diese Leistungen verschiedene Frachtpreise überall in Uebung. Das ganze System der Classification der Güter fällt in sich zusammen, wenn man die vom Gesetze angeordnete gleiche Behandlung der Interessenten, d. h. unparteiische Anwendung der Tarife ohne persönliche Bevorzugungen zu einer absoluten und alle sachlichen Unterscheidungen nivellirenden Gleichheit der Meilen-Frachtsätze sublimirt.

2. Die Differential-Tarife sollen aber auch unwirthschaftlich sein, weil sie „das Naturgesetz der räumlichen Entfernung auf den Kopf stellen", weil sie „die von ihnen getroffenen Handelsplätze wie Prohibitivzölle belasten". Sie seien „ein Eingriff in die natürliche Entwickelung der Dinge," denn sie setzen gleichsam eine Strafe darauf, wenn die Güter während des Transports auf einem Zwischenplatz angehalten und umgeladen werden.

Wir sagen wohl nicht zuviel, wenn wir die Ansicht aussprechen, daß die anerkanntesten Principien der Nationalökonomie in diesem Falle viel eher zur Vertheidigung der Eisenbahnen, als zum Angriff wider sie geeignet sein dürften.

Es handelt sich hier um den Austausch der Producte weit von einander entlegener Gebiete, dessen Vermittelung der Thätigkeit des großen internationalen Welthandels anheim fällt; es handelt sich nament-

lich um den ganzen österreichischen Import, so weit er durch die Nord- und Ostsee-Häfen gedeckt wird. Bevor es eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen jenen Häfen bis in das Herz von Oesterreich, ja bis an das adriatische Meer gab, war der Zwischenhandel unfraglich eine Nothwendigkeit. Handelsplätze, die durch ihre geographische Lage mitten zwischen den Einfuhrhäfen und den Verbrauchsgebieten, den natürlichen Beruf dazu hatten, wie beispielsweise *Breslau*, wurden solchergestalt zu Stapelplätzen für diesen Verkehr. Aber wodurch wollen sie ihren Beruf zu dieser Vermittelung noch länger rechtfertigen, nachdem von den Häfen bis zu den Consumtionsstellen der Schienenarm hinüberreicht; nachdem die Eisenbahnen selbst die Fürsorge für die steuerliche Abfertigung der Transporte übernommen und, meist schon ohne einen Wagenwechsel, das Gut, wie sie es von dem Aufgeber erhalten, mit Windeseile dem Empfänger zuführen? Erscheint da der Zwischenhandel nicht als ein überflüssiges Gängelband, welches der Welt-Verkehr selbst bei Seite wirft, nachdem er die Kraft erlangt hat, sich auf eigenen Füßen zu bewegen? Oder ist es etwa eine natürliche Lebensbedingung für den Verkehr, daß die Güter unterweges angehalten und umgeladen werden? Wäre es nicht vielmehr ein Eingriff in die natürliche Entwickelung der Dinge, wenn man den Welthandel in Fesseln, denen er sich selbst entwunden hat, gewaltsam zurückhalten wollte? Wer die Befreiung des directen Verkehrs von lästiger Einmischung des Zwischenhandels, wo es diesem an Beruf hierzu fehlt, für *unwirthschaftlich* hält, der müßte folgerichtig als den ökonomischen Idealzustand die Wiederherstellung des mittelalterlichen *Stapelrechts* ansehen, vermöge dessen die Durchzugsgüter gezwungen wurden, in gewissen Plätzen anzulegen.

Man braucht die Bedeutung und den Nutzen des Zwischenhandels und seine Function im Güterverkehr nicht zu unterschätzen, um doch einzusehen, daß er in diesem Falle die Berechtigung seines Fortbestandes von einem anderen Standpunkte als dem der localen Interessen nicht nachzuweisen vermag. Wir vermissen aber überdieß sogar jeden thatsächlichen Nachweis einer erheblichen Verletzung der Local-Interessen des Breslauer Platzes. Der natürliche Bereich der Wirksamkeit des Breslauer Handels wird unseres Dafürhaltens durch die Befreiung des Stettin-Oesterreichischen Durchzugsverkehrs von seiner Einmischung in keiner Weise bedroht. Auch wird dadurch, daß überseeische Erzeugnisse nach Oesterreich, oder zeitweise ungarisches Getreide nach den

Exporthäfen ohne Umladung in Breslau billiger befördert werden, als wenn dieselben Sendungen erst hier auf Lager kommen, der Preis dieser Producte für die von Breslau naturgemäß abhängigen Consumtionsstrecken in keiner Weise vertheuert. Dem in der Petition ausgesprochenen Zweifel ob Hamburg, Stettin und Wien bei den billigen directen Tarifen Etwas gewinnen, glauben wir mit größerem Recht den Zweifel entgegensetzen zu dürfen: ob die Verluste, welche der Breslauer Handel mit Oesterreich durch jene Tarifmaßnahmen erleidet, in der That von so großer Bedeutung sind. Wenigstens befindet sich der directe Verkehr zwischen Breslau und denjenigen österreichischen Stationen, nach welchen gleichzeitig ein directer Verkehr von Stettin eingerichtet ist, auch seitdem dies Letztere der Fall ist, nämlich seit dem Jahre 1857 in einer fortschreitenden Entwickelung.

Nach den veröffentlichten Geschäftsberichten und anderen uns zugänglich gewordenen authentischen Aufzeichnungen, betrug die Frequenz im directen Verkehr:

	Stettin-Wien.	Breslau-Wien.
1857:	58,856 Ctr.	68,214 Ctr. *)
1858:	143,130 "	51,344 " *)
1859:	118,555 "	109,323 "
1860:	392,064 "	387,786 "

Während der letzten 4 Monate des Jahres 1860, wo der angefochtene am 8. Sept. publicirte billigere Tarif für Stettin-Wien in Geltung stand, war das Verhältniß:

293,715. 165,708.

Diese Zahlen möchten wohl hinlänglich beweisen, daß der dem Stettin-Wiener Tarif Schuld gegebene völlige Ruin des Breslau-Oesterreichischen Handels vorläufig nur eine leere Befürchtung ist, da der letztere, bis jetzt wenigstens, neben dem Stettiner sehr rüstig vorwärts schreitet.

Jedenfalls würde aber der Breslauer Handel noch viel weniger dabei gewinnen, wenn der Verkehr der Nord- und Ostsee-Häfen nach Oesterreich sich gänzlich von der preußischen Eisenbahnroute verlöre und der Bodenbacher Route vollends in die Hände fiele. Denn, so

*) In der Zahl pro 1857 sind die von Breslau nach Oderberg chartirten Transporte mit inbegriffen, während dies pro 1858 nicht der Fall ist, wo diese Transporte unter dem directen Verkehr nach der Wilhelmsbahn figuriren.

lange der Waarenzug noch über die Oberschlesische Eisenbahn sich bewegt, ist für die Breslauer Spedition immer noch die Möglichkeit geboten, durch Vermittelungs-Adressen, die in dem directen Verkehr nicht unbedingt ausgeschlossen sind, die Geschäfte an der Hand zu behalten, während dieselbe ganz aufs Trockene gesetzt wäre, wenn die Breslauer Route erst völlig verödet ist, und der Strom des großen Weltverkehrs für seinen Lauf sich ein anderes Bett gegraben hat.

Die Handelskammer begnügt sich ferner nicht damit, die Differential-Tarife aus dem gesetzlichen und wirthschaftlichen Gesichtspunkt für verwerflich zu erklären: sie versucht es auch, die Beseitigung derselben und die Herstellung gleichförmiger, allenfalls nur je nach dem Betriebskostenunterschied modificirter Tarife vom Standpunkt der Eisenbahnen selbst plausibel zu machen. Sie stellt die Behauptung auf, daß die Lebensfähigkeit und Rentabilität der Oberschlesischen Eisenbahn nicht gefährdet wäre, wenn die Frachtpreise im internen Verkehr durchgehends auf die entsprechenden niedrigsten Sätze der Special-Tarife ermäßigt würden.

Der Beweis für diese Behauptung wird durch eine logische Schluß-Folgerung geführt, indem wörtlich folgendes Dilemma aufgestellt wird: Entweder die Bahnverwaltung transportirt im durchgehenden Verkehr zu wirthschaftlichen Preisen, das ist: mit mäßigem Gewinn, oder zu Schleuderpreisen. Im ersten Falle ist die allgemeine Anwendung des Tarifs möglich, im anderen wird gegen den Grundsatz verstoßen, daß der Binnenverkehr nicht für die Ausfälle des durchgehenden Verkehrs belastet werden solle.

Da wir uns in dialektischen Fechtübungen nicht stark genug fühlen, so wollen wir es lieber übernehmen, durch ein argumentum ad hominem den Gegenbeweis zu führen. Die überzeugendste Logik in Geldangelegenheiten wird immer die Logik der Zahlen bleiben.

In der Anlage geben wir eine Uebersicht der auf der Oberschlesischen Eisenbahn im Jahre 1860 stattgefundenen Transporte nach den verschiedenen Tarif-Klassen unter Angabe der zur Berechnung gekommenen Meilenfrachtsätze und der daraus resultirenden Frachteinnahme-Beträge. Bei jeder Transportklasse ist unter 1 der nach den bestehenden Tarifen zur Anwendung gekommene Meilenfrachtsatz resp. die wirklich erzielte Einnahme, unter 2 dagegen der für dieselbe Fracht-Klasse in irgend einer anderen Verkehrsart eingeführte billigste Meilensatz resp. die bei eventueller Anwendung desselben zu erzielen gewesene

Einnahme ausgerechnet. Die letzte Colonne ergiebt die Einnahme-Differenz. Es stellt sich hierbei heraus, daß bei Anwendung der von der Handelskammer für ausführbar erachteten allgemeinen Normirung der Frachtsätze in den verschiedenen Frachtklassen nach dem Niveau des für Güter derselben Klasse geltenden niedrigsten Special-Tarifs ein Frachtausfall von 654,190 Thlr. erwachsen würde.

Es sind nämlich befördert 314,657,742 Centnermeilen mit einer Einnahme von 2,096,719 Thlr. oder 2,40 Pf. durchschnittlich auf die Centnermeile. Die Anwendung der niedrigsten Meilensätze würde dagegen nur eine Einahme von 1,442,529 Thlr. oder 1,65 Pf. für die Centnermeile ergeben haben.

Im Jahre 1860 betrug der Reinertrag der Oberschlesischen Bahn, d. h. der Ueberschuß der gesammten Einnahme über die Betriebs-Ausgaben in runder Zahl .... 1,950,000 Thl.
Davon kam auf Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen rot. .... 897,000 „
Es blieben sonach 1,053,000 Thl.,
welche nach Abzug von Staatssteuer und Superdividende des Staats, eine Dividende von $7\frac{7}{30}$ % für die Actionäre ergaben.

Durch die in Rede stehende Tarifreduction hätte sich, wie gezeigt, auch der Reinertrag um rot. 654,000 Thlr. verringert; es wärensonach nur 399,000 Thlr. zur Vertheilung auf die Actionäre vorhanden gewesen, was für ein Stammcapital von 12 Millionen einen Zins von noch nicht $2\frac{4}{5}$ % ergiebt, wovon übrigens noch die Staatssteuer mit ppt. 10,000 Thlr. in Abzug zu bringen wäre. Von einer Super-Dividende des Staats, die in $\frac{1}{3}$ des Ueberschusses über 5 % besteht, wäre gar nicht die Rede.

Der durchschnittliche Coursstand der Oberschlesischen Stammactien ist 118 %. Derselbe würde nach Verhältniß der solchergestalt geschmälerten Dividende selbstverständlich auf circa 45 % heruntersinken, das heißt, es würde für die gegenwärtigen Actionäre der Oberschlesischen Eisenbahn eine Vermögens-Verminderung von $6\frac{1}{2}$ Million Thalern Capital eintreten

Wir dürfen wohl den Zweifel aussprechen, ob die Handelskammer diese mit mathematischer Gewißheit zu berechnenden Folgen einer Nivellirung der Tarife auf die niedrigsten Sätze in ihrem vollen Umfange

übersehen hat, und ob sie denselben gegenüber auf die abstracte Richtigkeit ihrer Schlußfolgerung noch ein weiteres Gewicht legen möchte.

Man wird vielleicht einwenden, daß bei unserer Berechnung ein Factor übersehen sei, nämlich die in Folge der Tarifermäßigung zu gewärtigende Steigerung der Güterfrequenz. Diesem Einwand glauben wir mit der Bemerkung begegnen zu können, daß, um den Frachtausfall von 654,000 Thlr. nur in der Bruttoeinnahme zu decken, bei dem nachgewiesenen Durchschnittssatze von 1,65 Pf. pro Centnermeile schon ein Zuwachs der Transporte um 142,808,222 Centnermeilen, also um mehr als 40% des jetzigen Quantums erforderlich wäre. Da der in Rede stehende Ausfall aber die Nettoeinnahme treffen würde, so wäre eine derartige Zunahme der Transporte erforderlich, daß der an denselben verbleibende Nettoertrag obige Summe erreichte. Bei einer Frachteinnahhe von 1,65 Pf. pro Centnermeile kann der Nettogewinn nur auf 0,27 Pf. angenommen werden.*) Hiernach müßten zur Deckung des ausgefallenen Reinertrages von 654,000 Thlr. 872,000,000 Centnermeilen mehr, oder nahe das Dreifache des jetzigen Quantums hinzukommen. Erwägt man aber, daß durch die fragliche Tarifmaßnahme weder neue Absatzgebiete für die Oberschlesischen Producte geschaffen, noch neue Durchgangs-Transporte gewonnen werden können, weil die Ermäßigungen

---

*) Die Annahme, daß der Nettogewinn bei einem Frachtsatze von 1,65 Pf. pro Centnermeile 0,27 Pf. betragen würde, ergiebt sich aus folgender Berechnung. Im Jahre 1860 betrugen in runden Zahlen die gesammten Betriebs-Ausgaben

der Oberschlesischen Hauptbahn an laufenden Kosten	984,000 Thlr.
und an bestimmungsmäßigen Einlagen in den Reserve- und Erneuerungsfonds	492,000 〃
Summa	1,476,000 Thlr.

Dafür sind geleistet im Personenverkehr 4,042,657 Personenmeilen,
〃 〃 〃 〃 Güterverkehr .. 314,657,742 Centnermeilen.

Die Betriebskosten pro Personenmeile sind, nach einer von der Niederschles.-Märkischen Bahn angestellten und auch für die Oberschlesische Bahn zutreffenden Berechnung auf 2 Sgr. angenommen (vgl. Verwaltungsbericht der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn pro 1859. S. 71.). Zu diesem Satz würden die Kosten für die oben angegebenen Personenmeilen 269,510 Thlr. betragen und von den Gesammtkosten von 1,476,000 Thlr. in Abzug zu bringen sein. Der Ueberrest von 1,206,490 Thlr. auf die Zahl der Centnermeilen repartirt ergibt: 1,380 Pf. auf die Centnermeile an Selbstkosten nämlich $\frac{1,206,490 \times 360.}{314,657,742.}$

Hiernach würde sich der Nettogewinn pro Centner genau auf 0,27 Pf. berechnen. Für das Jahr 1859 stellten sich die solchergestalt ermittelten Selbstkosten sogar auf 1,5 Pf. pro Centnermeile, und der Nettogewinn wäre dann nur 0,15 Pf.

eben nur für das interne Verkehrsgebiet eintreten würden, innerhalb dessen die Bedürfnisse ihre bestimmten Grenzen haben, die naturgemäß nicht überschritten werden können, so wird man sich sagen müssen, daß selbst unter ganz außergewöhnlichen Verhältnissen, auf eine so bedeutende Transportsteigerung, als auch nur zur annähernden Deckung der nachgewiesenen Verluste nöthig ist, schwerlich zu rechnen sein würde, und daß, falls sie dennoch einträte, die Verwaltung mit ihren gegenwärtigen Betriebsmitteln und Anlagen nicht im Stande wäre, solche Transportmassen zu bewältigen, also genöthigt wäre, mit Rücksicht auf dieselben neue Aufwendungen zu machen.

Welche Wahl hätte also die Oberschlesische Bahn, wenn sie sich dagegen sträubt, einen Act der Selbstvernichtung an sich zu vollziehen, um auf einem anderen Wege dem Verlangen nach Beseitigung der Differential-Tarife gerecht zu werden? Keine andere, als die überaus niedrigen Specialtarife für Oberschlesische Producte und Getreide ꝛc. auf größere Entfernungen aus ihrem System gänzlich zu streichen und die Concurrenz gegen die Bodenbacher Linie ohne Widerstand aufzugeben. Hierbei würde die Oberschlesische Industrie am meisten verlieren, welcher die Ausbreitung ihrer Producte über die Grenzen der Provinz hinaus vollkommen abgeschnitten wäre. Welche Folgen dies für den Handel, ja für den gesammten Wohlstand der Provinz nach sich ziehen würde, liegt auf der Hand. Die Oberschlesische Bahn selbst könnte eine solche Maßnahme viel leichter ertragen. Die Transporte, um die es sich hierbei handelt, gewähren nur sehr geringe Netto-Erträge; von einem Theile derselben ist es sogar zweifelhaft, ob sie überhaupt einen Reinertrag abwerfen. Die beigegebene Tabelle weist nach, daß schon jetzt große Transporte zu Einheitssätzen unter $1\frac{1}{2}$ Pf. pro Centnermeile befördert werden; bald treten auch für Kohlen und vielleicht für Roheisen Tarife in Wirksamkeit, die nur auf dem Satze von 1 Pf. pro Centnermeile sich gründen. Wenn nach der oben gemachten Berechnung sich als Betrag der Selbstkosten des Betriebes auf der Oberschlesischen Eisenbahn der Satz von 1,38 Pf. pro Centnermeile ergeben hat, so ist es augenscheinlich, daß die Oberschlesische Bahn einen Theil ihrer massenhaftesten Transporte unter dem durchschnittlichen Selbstkostenpreise befördert. Dies war eben nur dadurch möglich, daß neben den Massen-Transporten, welche die Ermäßigung der Selbstkosten zu Wege bringen, noch andere Transporte mit höheren Erträgen bestanden, und zwischen beiden in der Tarifirung ein ange-

messenes Verhältniß obwaltete. Hebt man dieses Verhältniß dadurch auf, daß man die höheren Erträge reducirt, so geht das Eisenbahn-Unternehmen um so schneller dem Ruin entgegen, in je größeren Dimensionen sich die Transporte zu den, keinen Netto-Ertrag gewährenden, Einheitssätzen vermehren. Die Oberschlesische Eisenbahn hat schon jetzt die geringste durchschnittliche Frachteinnahme für die Centnermeile; dieselbe betrug nach dem Geschäftsbericht pro 1859 (Seite 36) für das gedachte Jahr 2,51 Pf. Wie die im Bureau des Handelsministeriums redigirten „Statistischen Nachrichten von den Preußischen Eisenbahnen" (Bd. VII. S. 105. Colonne 78) ergeben, betrug im gedachten Jahre die durchschnittliche Einnahme der Staatsbahnen 3,1 Pf., der unter Staats-Verwaltung stehenden Privatbahnen 3,0 Pf., der selbstverwalteten Privatbahnen 3,8 und der aller preußischen Bahnen insgesammt 3,4 Pf. pro Centnermeile. Nur die Breslau-Schweidnitz-Freiburger und die Oppeln-Tarnowitzer Bahn stehen auf einem gleich niedrigen Betrage (2,6 Pf.). Im Jahre 1860 stellte sich die Durchschnittseinnahme, wie oben angegeben, nur auf 2,40 Pf. Den solchergestalt sich ohnehin vermindernden Erträgen steht aber nicht einmal die Aussicht auf eine irgend nennenswerthe weitere Ermäßigung der Betriebskosten in Folge vermehrter Transporte ausgleichend gegenüber; denn die Oberschlesische Eisenbahn hat schon unter allen Preußischen Bahnen die dichteste Güterfrequenz (im Jahre 1859: 9,437,553 Centner auf jede Meile Bahnlänge), was nach den angeführten „Statistischen Nachrichten" (S. 79, Colonne 74) von keiner andern Preußischen Bahn erreicht wurde. Sie hat also schon annähernd in ihrer Frequenz denjenigen Grenzpunkt erreicht, über welchen hinaus eine Vermehrung der Transporte nicht mehr mit einer entsprechenden Ermäßigung der Selbstkosten verbunden ist.

Wir glauben hiermit den übernommenen Gegenbeweis, daß die Lebensfähigkeit der Oberschlesischen Eisenbahn bei der Herabsetzung der regelmäßigen Tarife des Binnenverkehrs auf das Niveau der Spezial- und Durchgangstarife aufs Ernstlichste gefährdet sein würde, in überzeugender Weise geführt zu haben, und es bleibt uns nur noch übrig, über die formelle Begründung derartiger Anträge, wie sie die Handelskammer gegen die Eisenbahn vor einer der höchsten Autoritäten des Landes verfolgt, einige Bemerkungen anzuknüpfen.

Die Petition der Handelskammer nimmt den Standpunkt ein, als wenn es sich hier um wohlerworbene Rechte einer Klasse von Staats-

bürgern handelte, in die sich die monopolisirten Eisenbahnen einen Eingriff gestatten. Sie stellt die „mächtigen Bollwerke, hinter welchen sonst das kleinste Vermögensobject vor privatlicher Gefährdung Schutz findet", und „die Stille und Geräuschlosigkeit, mit welcher eine das wirthschaftliche Leben einer ganzen Provinz bedrohende Tarifpolitik sich vollzieht", als schneidende Gegensätze hin, und verlangt demgemäß von der Landes-Vertretung, nicht etwa daß sie im Wege der Gesetzgebung auf eine Abhülfe Bedacht nehme, sondern daß die Staatsregierung um Beseitigung der vermeintlichen Uebelstände in Ausübung ihres Aufsichtsrechts über die Eisenbahnen angegangen werde. Wir fürchten, daß sich auch hier die Handelskammer die Tragweite ihres Antrages nicht gegenwärtig gehalten hat.

Wenn es schon ein unrechtmäßiger Eingriff in den Interessenkreis des Handelsstandes wäre, daß die Eisenbahnen, je nach der verschiedenen Leistungsfähigkeit des ihnen sich darbietenden Verkehrs die Preise für ihre Dienste verschieden bestimmen: was ist dann das Verlangen, daß den unter dem Rechtsschutz des Eigenthumsgesetzes stehenden Eisenbahn-Gesellschaften die Grenzen für die Rentabilität ihrer Unternehmungen enger und enger gezogen, daß ihnen die Preise für ihre Leistungen reglementarisch diktirt, und den Inhabern ihrer Actien, wie gezeigt, mit einem Federstrich, im Aufsichtswege die Hälfte ihres Vermögens aus der Welt geschafft werde!

Fast scheint es nicht ganz überflüssig daran zu erinnern, daß die Oberschlesische Eisenbahn ein Privatunternehmen ist, gegründet von einer Gesellschaft von Capitalisten, zuerst sogar ohne jede positive Beihülfe des Staats, zwar in der Ueberzeugung, durch diese Eisenbahn ein recht gemeinnütziges, für den industriellen Fortschritt und den Wohlstand der Provinz Schlesien wie des weiteren Vaterlandes recht ersprießliches Werk zu errichten, aber doch nicht ganz ohne die Hoffnung auf einen rechtmäßigen Gewinn und auf einen lohnenden Ertrag für die gegenwärtigen und künftigen Theilhaber an diesem Unternehmen.

Diesen Character als private Erwerbsunternehmungen, den die nichtstaatlichen Eisenbahnen doch mit allen auf freier Capitals-Association beruhenden gewerblichen Unternehmungen gemein haben, glaubt man aber bei ihnen weniger respectiren zu dürfen. Ihnen gegenüber hält man sich zu der Devise: sic vos, non vobis, berechtigt, als ob hinter der unverwundbaren „moralischen Person" nicht auch leibhaftige Menschen mit Fleisch und Blut stünden, jene Actionäre, deren Vermögen

auf den Schutz des Eigenthums denselben Anspruch hat, wie dasjenige von Grubengewerken oder Bankgenossen.

Von den Eisenbahnen allein verlangt man, daß sie den Gesichtspunkt der Rentabilität womöglich ganz in den Hintergrund treten und bezüglich ihres Geschäftsbetriebs nur das volkswirthschaftliche Interesse, die Interessen des Handels und der Industrie vorherrschen lassen sollen, und wenn sie sich nicht freiwillig dazu verstehen, so ruft man gegen sie den Schutz der Staatsregierung an, die im Aufsichtswege die Tarife reguliren soll.

Und wodurch rechtfertigt man dieses Verlangen, welches gegenüber jeder anderen Erwerbsgesellschaft sicherlich als Eingriff in die Sphäre bürgerlicher Privatrechte perhorrescirt werden würde?

So viel wir übersehen können, sind unter den zahlreichen Stimmen über diese Frage besonders drei Gründe, die in einem gewissen Zusammenhange unter einander stehen, besonders betont worden.

Zuerst glaubt man, daß die staatliche Einmischung in die Angelegenheiten der Eisenbahnen auch hinsichtlich der Tarife eine gesetzliche Basis habe.

Dies ist eine irrige Annahme. Das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 räumt allen Privat-Gesellschaften in §. 26 das Recht ein, die Preise sowohl für den Personen- als für den Waaren-Transport nach ihrem Ermessen zu bestimmen. Die einzige Maßgabe, die zur Beschränkung unrechtmäßiger Willkühr in dieser Hinsicht vom Gesetz beigefügt ist, betrifft die gleiche Behandlung aller Interessenten, worüber bereits in den vorstehenden Blättern das Nähere gesagt ist. Nur auf Grund besonderer statutarischer Festsetzungen oder specieller Verträge mit der Staatsregierung ist bei manchen Eisenbahnen der Letzteren ein Genehmigungsrecht hinsichtlich der Tarife vorbehalten. Bei der jetzt vom Staate verwalteten Oberschlesischen Bahn ist in Folge des Betriebsüberlassungs-Vertrages vom 17. September 1856 dies Verhältniß der Art geordnet: daß die Verwaltungsbehörde bei Aufstellung der Tarife das Gutachten des Verwaltungsraths der Gesellschaft zu hören hat und ohne dessen Zustimmung die Tarifsätze unter diejenigen der Königl. Ostbahn vom Jahre 1854 nicht herabsetzen darf. — Diese Grenze ist aber auf der Oberschlesischen Eisenbahn mit Zustimmung des Verwaltungsrathes nicht blos hinsichtlich der mehrerwähnten billigen Specialtarife, sondern auch in Bezug auf die Einheitssätze der meisten regelmäßigen Tarife, längst zu Gunsten der Verkehrsanforderungen überschritten, und die Staatsregierung ist im vorliegenden Falle nicht in der Lage, gegen den Willen der Gesellschafts-Vertretung weitere Frachtherabsetzungen anzuordnen.

Der zweite Grund wird aus dem Charakter der Eisenbahnen als gemeinnütziger, dem öffentlichen Verkehr gewidmeter Anstalten hergeleitet. Von solchen glaubt man die völlige Hingebung an ihren öffentlichen Zweck mit Beiseitesetzung aller Rücksichten speculativen Erwerbes fordern zu dürfen. Diese Forderung wäre gerecht, wenn die Privat-Eisenbahnen auch in Bezug auf ihre Entstehung und Begründung ein Werk interesseloser Hingebung des Einzelnen an die höchsten Zwecke der Allgemeinheit, wenn sie als Denkmäler patriotischer Opferwilligkeit errichtet wären, zu denen Jeder sein Scherflein beigetragen, und deren Früchte daher auch Jedem zu Theil werden müssen. Bis jetzt konnten aber die Eisenbahnen nur noch als Objecte kaufmännischer und industrieller Speculation ins Leben treten; daß sie nebenher auch gemeinnützig sind, daß sie den Verkehr entfesseln helfen, den Nationalwohlstand heben, ist ein Segen für die bürgerliche Gesellschaft, der den Unternehmern nicht zur Schmälerung ihres wohlverdienten Lohnes gereichen darf. Mehr oder weniger sind alle großen Associationen zur Begründung einer industriellen Thätigkeit gemeinnützige Unternehmungen von weitgreifenden wirthschaftlichen Folgen. Eine Bergwerks-Genossenschaft, die neue unterirdische Schätze aufschließt, die dem Lande Kohlen oder Eisen schafft, die Tausende von Arbeitern ernährt, ist nicht weniger gemeinnützig als eine Eisenbahn. Aber der Inhaber einer Kuxe würde es für einen üblen Scherz ansehen, wenn man ihm zumuthete, deßhalb, weil die Verbreitung von Kohlen und Eisen den Nationalwohlstand hebt, sich dieselbe ohne Unternehmergewinn angelegen sein zu lassen.

Wir sehen die Einwendung voraus, die dieser Betrachtung entgegengestellt wird und sie führt uns zu dem dritten und letzten Grunde.

Jeder Vergleich — wird man sagen — mit anderen gewerblichen Unternehmungen ist unzutreffend, denn die Eisenbahnen haben ein Monopol, das sie übermäßig ausbeuten. Sie begnügen sich nicht einmal mit der ihnen vom Staate oft gewährten Garantie ihrer Zinsen, sondern sie sind, selbst in Zeiten der allgemeinen Noth, bestrebt, hohe

Reinerträge aufzubringen und Dividenden von 12 und mehr Procent zu vertheilen*).

Was die ungemessene Höhe der Reinerträge anlangt, so verweisen wir einfach auf die mehrerwähnten „Statistischen Nachrichten ꝛc.", woraus man entnehmen kann, daß die Besitzer von Stammactien im Jahre 1859

a. bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen einen Zinsengenuß von durchschnittlich 4,18%,

b. bei den selbstverwalteten Privatbahnen 5,61%,

c. bei sämmtlichen Privatbahnen 5,51%

erlangt haben. Im gesammten Durchschnitt haben die Preußischen Privatbahnen also in dem erwähnten Jahre noch nicht einmal 6% an Zinsen und Unternehmergewinn erreicht, einen Ertrag, den das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 in §. 29 sub 4. als das Minimum für eine rechtmäßige Nutzung des auf Eisenbahnanlagen verwendeten Kapitals selbst anerkennt.

In Bezug auf das sogenannte Monopol der Eisenbahnen haben wir aber Folgendes zu bemerken:

Die Eisenbahngesellschaften haben niemals ein Monopl im Sinne eines gesetzlichen Ausschließungsrechts gegen andere Transportunternehmen besessen. Sie müssen sich nach dem Eisenbahngesetz (§. 27) sogar die Concurrenz andrer Transportunternehmer auf der eignen Bahn unter gesetzlich regulirten Bedingungen gefallen lassen. Aber auch gegenüber von andern selbständigen Eisenbahnunternehmungen ist das einer concessionirten Bahn §. 44 a. a. O. verliehene Recht, daß innerhalb 30 Jahren keine zweite Eisenbahn neben der ersten in gleicher Richtung auf dieselben Orte mit Berührung derselben Hauptpunkte angelegt werden darf, ein völlig werthloses, und keines Falls geeignet, eine concessionirte Eisenbahn vor sehr verderblicher Concurrenz zu schützen. Unsere Verkehrsverhältnisse sind, vielleicht mit Ausnahme einiger weniger Districte, nirgends der Art, daß zwei Eisenbahnen parallel neben einander durch dieselben Orte hinlaufen und dabei bestehen könnten. Im Gegentheil lehrt die tägliche Erfahrung, daß Bahnen, die hunderte von Meilen weit auseinander liegen, im Stande sind, einander Concurrenz zu machen. Nur wenige Bahnen können ihre

*) Vgl. die schon citirte Schrift „Die Lage der Oberschlesischen Bergwerks- und Hütten-Industrie" a. a. O.

Existenz auf den Localverkehr basiren. Die meisten kommen nur als Mittelglieder einer größern Verkehrskette in Betracht und werden sofort lahm gelegt, wenn durch Herstellung irgend einer andern Verbindungs-Strecke eine neue Route für den Welthandel ins Leben tritt. Um nicht auf das schlagende Beispiel der Wilhelmsbahn, der Stargard-Posener Bahn u. A. hinzuweisen, die nur als Arterien eines großen Durchgangsverkehrs lebensfähig bleiben, kann selbst die Oberschlesische Bahn, welche einen vorzugsweise entwickelten Localverkehr hat, als Beleg angeführt werden. Nach kaum 15jährigem Bestehen machen ihr, auf ihrem internen Verkehrs-Gebiet, schon die Wilhelms-Bahn, die Oppeln-Tarnowitzer, die Ferdinands-Nordbahn (Oswiecim-Oderberg) Concurrenz. Diejenige der rechtseitigen Oderuferbahn steht ihr vielleicht in nicht zu langer Zeit bevor, und mit derselben verliert sie möglicherweise auch den ganzen Verkehr nach Polen. Die östreichische Route über Bodenbach macht ihr den Waarendurchzug von Hamburg und Stettin streitig, und sogar die Elisabeth-Westbahn fängt an, den galizischen und polnischen Verkehr nach Süddeutschland, der Schweiz und Frankreich von dem Wege über Breslau und Leipzig auf den über Wien und Salzburg zu ziehen.

Worin liegt nun also das Monopol? Freilich der Frachtfuhrmann kann nicht mehr sein Gespann treiben, wo in der Richtung der Chaussee die eisernen Geleise sich hinziehen; und wenn er es könnte oder wollte, so wird der Kaufmann ihm sein Gut nicht mehr übertragen, wofern er von seinen Berufsgenossen nicht überflügelt werden will. Das Monopol der Eisenbahnen liegt einzig und allein in dem Sieg der Intelligenz, den sie repräsentiren; es liegt in der Macht und Herrschaft, die diese menschliche Erfindung durch ihre alle frühern Schranken des Verkehrs überwindende Natur ausübt; es liegt in dem Geist der freien Association, der diese Werke als kostspielige Wagnisse mit unbekanntem und ungeahntem Erfolg zu Stande gebracht. Ein solches Monopol trägt nicht den Stempel mittelalterlicher Beschränkung an der Stirne, wie ein Kainsmal, das Jedermann zu Mißgunst und Kampf herausfordert. Es ist vielmehr eine der schönsten Früchte der modernen Civilisation, und gegen diese selbst wendet sich die Waffe, welche, im übelverstandenen Interesse des vermeintlich bedrohten wirthschaftlichen Lebens in der staatlichen Gesellschaft gegen die Freiheit und Selbstständigkeit dieser wichtigen Anstalten erhoben wird.

Wir wenigstens finden in den früher oft gehörten Anklagen

des Arbeiters gegen das Monopol der Maschinen, des Handwerkers gegen das Monopol der Fabriken, des Besitzlosen gegen das Monopol des Kapitals, gerade so viel Berechtigung, als in dem Geschrei über das Monopol der Eisenbahnen, welches den unbilligsten Forderungen zum Schild dienen muß.

Wenn erst ein frischer und günstiger Wind das Schiff des Handels und der Industrie wieder in das hohe Meer ihrer Thätigkeit hinaustreibt, wird er auch die Nebel dieses Vorurtheils zerstreuen.

Uebersicht

der tarifmäßigen Fracht-Einnahmen aus dem Güter-Verkehre der Oberschlesischen Hauptbahn pro 1860 und zwar

ad 1. nach den wirklich erhobenen Beträgen, und
ad 2. wenn der niedrigste Tarifsatz eines Verkehres bei den betreffenden Frachtklassen zur Anwendung gekommen wäre.

			Zurückgelegte Centner-Meilen.	pro Centner-Meile Pf.	Betrag in Summa Thlr.	Differenz Thlr.
1. Eilgut	ad 1	....	321,737	12,72	11,365	
	" 2	Stettin-Breslau	....	9,42	8,419	2,946
2. Postgut	" 1	....	33,349	13,05	1,210	
	" 2	Stettin-Breslau	....	9,42	872	338
3. Sperrig	" 1	....	366,668	9,67	9,854	
	" 2	Stargard-Posen	....	8,59	8,749	1,105
4. Norm.-Kl.	" 1	....	14,655,976	6,05	246,099	
	" 2	Stettin-Gänserndorf	....	2,87	116,841	129,258
5. A. Wagenl.	" 1	....	21,071,967	3,11	182,042	
	" 2	Stettin-Wien	....	2,26	132,285	49,757
6. A. einzeln	" 1	....	4,354,476	5,02	60,732	
	" 2	Stettin-Wien	....	2,26	27,336	33,396
7. B. Wagenl.	" 1	....	23,369,231	2,44	158,338	
	" 2	Breslau-Wien	....	2,07	134,373	23,965
8. B. einzeln	" 1	....	529,573	3,70	5,438	
	" 2	Breslau-Wien	....	2,20	3,236	2,202
9. Steinkohlen	" 1	....	149,714,294	1,82	757,717	
	" 2	Neuberun-Stargard .	....	1,12	465,777	291,940
10. Coaks	" 1	....	2,578,927	2,24	16,066	
	" 2	Neuberun-Stargard .	....	1,27	9,098	6,968
11. Kalk	" 1	....	11,062,172	2,09	64,362	
	" 2	Ohlau-Berlin	....	1,74	53,467	10,895
12. Salz	" 1	....	192,437	1,76	943	
	" 2	....	....	—	943	
13. Zink	" 1	....	15,701,099	2,52	109,827	
	" 2	Myslowitz-Stettin ..	....	2,00	87,228	22,599
14. Getreide	" 1	....	54,642,791	2,63	398,721	
	" 2	Stettin-Wien	....	2,18	330,892	67,829
15. Heringe	" 1	....	180,475	2,55	1,277	
	" 2	Stargard-Breslau ..	....	2,02	1,013	264
16. Eisen	" 1	....	8,357,758	2,53	58,785	
	" 2	Myslowitz-Berlin ...	....	2,07	48,057	10,728
Kartoffeln		....	602,623	1,30	2,176	
Baudienstgut		....	1,154,291	1,09	4,073	
Betr. Dienstg.		....	5,271,192	—	—	
Vieh		....	496,706	5,58	7,694	
Summa	ad 1	....	314,657,742	....	2,096,719	
	" 2	....	....	....	1,442,529	654,190

Druck von W. G. Korn in Breslau.

Druck von W. G. Korn in Breslau.

24211

END OF
TITLE